

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Logistiek Knooppunt Trade Port Noord, Venlo

31 mei 1999

888-118

ISBN 90-421-0525-9

Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.



commissie voor de milieueffectrapportage

Gedeputeerde Staten van Limburg
Afdeling Milieu en Water
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

uw kenmerk
99/8328

uw brief
24 februari 1999

ons kenmerk
U239-99\Ke\av\888-106

onderwerp
Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Logistiek Knooppunt Trade-Port
Noord, Venlo

doorkiesnummer
(030) 234 76 55

Utrecht,
31 mei 1999

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over het milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over Logistiek Knooppunt Trade-Port Noord, Venlo. Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag te zijner tijd het (ontwerp-)besluit en de evaluatiedocumenten krijgt toegestuurd.

dr. ir. G. Blom
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Logistiek Knooppunt Trade Port
Noord, Venlo

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Logistiek Knooppunt Trade Port Noord, Venlo

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieueffectrapport over
Logistiek Knooppunt Trade Port Noord, Venlo,
uitgebracht aan Gedeputeerde Staten van Limburg, afdeling Milieu en Water door de
Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze,

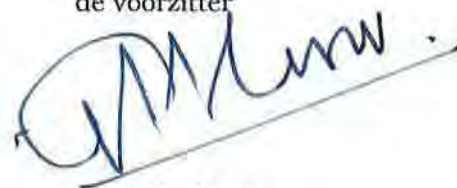
de werkgroep m.e.r. Logistiek Knooppunt Trade Port Noord, Venlo,

de secretaris



drs. P.A. Kee

de voorzitter



dr. ir. G. Blom

Utrecht, 31 mei 1999

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
1. Inleiding	1
2. Oordeel over het MER	2
2.1 Algemeen	2
2.2 Toelichting	2
3. Aanbevelingen voor de verdere besluitvorming	2
3.1 Aantasting ecologische hoofdstructuur	2
3.1.1 Née tenzij principe	2
3.1.2 Compensatiebeginsel	3
3.2 Omgaan met onzekerheden	4
3.2.1 Fasering bouwrijp maken en terreinuitgifte	4
3.2.2 Duurzame ontwikkeling	4
3.3 Interne ontsluiting	5
3.4 Relaties tussen TPN en (overige) logistieke activiteiten	5
3.4.1 Resterende spoorcapaciteit	6
3.4.2 Overslag van gevaarlijke stoffen	6
3.4.3 Aansluiting van TPN op de binnenvaartterminal	6
3.5 Grondwaterwinning	7

Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 24 februari 1999, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 40 d.d. 26 februari 1999
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1.

INLEIDING

De provincie Limburg heeft het voornemen om door middel van een streekplanuitwerking invulling te geven aan de in het Streekplan Noord- en Midden-Limburg (1994) genoemde ontwikkelingen voor uitbreiding van het logistiek en industrieel knooppunt Venlo. Binnen een zoekgebied van 750 ha, gelegen ten noordwesten van Venlo, ingesloten tussen de spoorlijn naar Nijmegen en de autosnelweg naar Eindhoven, zal, onder de naam Trade Port Noord, Venlo (TPN), een bedrijventerrein van circa 200 ha netto worden gerealiseerd.

Bij brief van 24 februari 1999^{1]} heeft de provincie Limburg de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER). Het MER is op 1 maart 1999 ter inzage gelegd^{2]}.

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.^{3]} De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

Bij de toetsing heeft de Commissie de via het bevoegde gezag ontvangen inspraakreacties en adviezen betrokken^{4]}. Voor zover relevant in het kader van het advies wordt er met voetnoten naar verwezen^{5]}.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen van het MER^{6]}, zoals vastgesteld op 14 oktober 1997;
- op eventuele onjuistheden^{7]};
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER^{8]}.

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming over de streekplanuitwerking. Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

1 Zie bijlage 1.

2 Zie bijlage 2.

3 Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

4 Wm, artikel 7.26, lid 2.

5 Voor een overzicht van de reacties zie bijlage 4.

6 Wm, artikel 7.23, lid 2.

7 Wm, artikel 7.23, lid 2.

8 Wm, artikel 7.10.

2. OORDEEL OVER HET MER

2.1 Algemeen

De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie in het MER en de ontwerp streekplanuitwerking aanwezig is. In hoofdstuk 3 signaleert de Commissie wel enkele niet-essentiële tekortkomingen. De Commissie adviseert deze ontbrekende informatie in de verdere besluitvorming over de streekplanuitwerking te verschaffen.

2.2 Toelichting

Het MER en de ontwerp streekplanuitwerking geven een goede beschrijving van de voorgenomen activiteit, de alternatieven en de gevolgen voor het milieu. De Commissie is van mening dat er goede en bruikbare informatie beschikbaar is gekomen die ertoe zal bijdragen dat het milieu een volwaardige plaats krijgt bij de besluitvorming over de ontwikkeling van Trade Port Noord.

De ontwerp streekplanuitwerking sluit goed aan op het MER, en laat op bepaalde punten zelfs een verdere uitwerking van het MER zien. In de ontwerp streekplanuitwerking is een milieuvriendelijker alternatief omschreven dan het meest milieuvriendelijk alternatief in het MER, dat daarmee zijn kwalificatie "meest milieuvriendelijk" verliest. De Commissie is van mening dat dit niet in strijd is met de wettelijke eis, dat in het MER het meest milieuvriendelijke alternatief beschreven dient te worden, mits het MER en de voorliggende ontwerp streekplanuitwerking tezamen worden beschouwd. Dit houdt overigens wel in dat indien belangrijke wijzigingen in de ontwerp streekplanuitwerking worden aangebracht, ook inzicht gegeven moet worden in de milieuconsequenties van deze wijzigingen.

3. AANBEVELINGEN VOOR DE VERDERE BESLUITVORMING

3.1 Aantasting ecologische hoofdstructuur

3.1.1 Néé tenzij principe

Uit het MER en de ontwerp streekplanuitwerking blijkt dat er ook na het treffen van mitigerende maatregelen sprake zal zijn van aantasting van *wezenlijke waarden of kenmerken* van de provinciale ecologische hoofdstructuur. Vanwege dit feit zijn het *néé tenzij principe* en het *compensatiebeginsel* uit het Structuurschema Groene Ruimte^{9]} van toepassing. Dit betekent dat voor die planelementen van TPN waarbij sprake is van aantasting van *wezenlijke waarden of kenmerken* van de provinciale ecologische hoofdstructuur aangegeven moet worden of er alter-

9 PKB deel 4, blz. 64.

natieve locaties mogelijk zijn waarbij geen wezenlijke waarden worden aangetast. Indien deze alternatieven niet voorhanden zijn dient vervolgens te worden nagegaan of er een *zwaarwegend maatschappelijk belang* is voor het realiseren van deze planelementen in of nabij deze gevoelige gebieden.

Uit de streekplanuitwerking blijkt dat het bedrijvenpark Heierkerkerweg Zuid is gesitueerd in een bosgebied dat deel uitmaakt van de (provinciale) ecologische hoofdstructuur. Door de bestaande natuurwaarden en de ecologische verbindingsfunctie vormt dit deelgebied een belangrijk voedingsgebied voor het natuurkerngebied¹⁰). De Commissie betwijfelt in hoeverre in de ontwerp streekplanuitwerking ten aanzien van het bedrijvenpark Heierkerkerweg Zuid rekening is gehouden met de hierboven genoemde planologische beschermingsformules. Bij de ontwikkeling van TPN wordt door de provincie Limburg ingezet op een verplechting van industriële en logistieke bedrijvigheid. Naar de mening van de Commissie is noch in het MER noch in de ontwerp streekplanuitwerking aannemelijk gemaakt waarom het bedrijvenpark op de locatie TPN in een gevoelig gebied gesitueerd zou moeten worden.

■ De Commissie adviseert de provincie bij de besluitvorming ten aanzien van alle planelementen waarbij sprake is van aantasting van wezenlijke waarden of kenmerken na te gaan of er alternatieve locaties (eventueel zelfs buiten TPN) mogelijk zijn waarbij geen sprake is van aantasting van wezenlijke waarden of kenmerken. Indien deze alternatieven niet voorhanden zijn dient vervolgens te worden aangegeven of er een zwaarwegend maatschappelijk belang is dat noodzaakt deze planelementen toch in of nabij deze gevoelige gebieden te situeren. De Commissie adviseert bij de motivering van het besluit ook in te gaan op onzekerheidsmarges van de behoefteprognoses voor TPN (zie ook §3.2.1. van dit advies).

3.1.2 **Compensatiebeginsel**

Volgens het *compensatiebeginsel* uit het Structuurschema Groene Ruimte dient in geval van aantasting van *wezenlijke waarden en of kenmerken*, het ontbreken van alternatieven en de aanwezigheid van een *zwaarwegend maatschappelijk belang* te worden aangegeven welke fysieke compenserende maatregelen genomen kunnen worden, indien ook na het treffen van mitigerende maatregelen wezenlijke waarden worden aangetast¹¹).

De Commissie acht het van groot belang dat de geplande en (in Trade Port West) gedeeltelijk aangelegde ecologische verbindingen reeds in een vroeg stadium van aanleg van het bedrijventerrein optimaal worden ingericht. Dit is naar de mening van de Commissie noodzakelijk om te voorkomen dat het kerngebied (verder) geïsoleerd raakt. Verder is het noodzakelijk dat voldoende rekening wordt gehouden met de ontwikkelingstijd die de ecologische verbindingen nodig hebben om goed te kunnen functioneren. Het instrumentarium hiervoor is in het MER wel beschreven.

■ De Commissie adviseert bovenstaande inzichten te betrekken bij de verdere besluitvorming. Tevens geeft zij in overweging om aansluitend aan het deelgebied Heierkerkerweg Zuid door het zuidelijke deel van het bedrijventerrein Horsterweg-Oost een strook van minimaal 100 meter breedte te reserveren als ecologische verbinding

10 Zie ook reactie Staatsbosbeheer.

11 Hierbij kan gebruik worden gemaakt van de volgende publicatie: Ministerie LNV, Directie Groene Ruimte en Recreatie: *Uitwerking compensatiebeginsel SGR*, oktober 1995.

naar het natuurkerngebied Kaldenbroek. De geplande strook van 50 meter breedte langs de A73 is voor een dergelijke ecologische verbindingfunctie niet geschikt en wordt deels ook geclaimd door de wegbeheerder (zie inspraakreactie Rijkswaterstaat).

3.2 Omgaan met onzekerheden

3.2.1 Fasering bouwrijp maken en terreinuitgifte

Bij de berekening van de benodigde oppervlakte aan nieuw bedrijventerrein is uitgegaan van het 'indistributiescenario'. Dit scenario leidt tot de hoogste behoefte en het hoogste uitgiftetempo. De Commissie merkt op dat het 'indistributiescenario' tamelijk optimistisch van aard is en weinig rekening lijkt te houden met het feit dat in de onmiddellijke en ruimere omgeving van TPN ook een aantal andere bedrijvenparken met deels dezelfde functies wordt ontwikkeld. De Commissie acht het hanteren van het 'indistributie scenario' niettemin verdedigbaar, mits bij de verdere plan- en besluitvorming voldoende rekenschap wordt gegeven van de inherente onzekerheden in de behoefteprognoses. Deze onzekerheden hebben betrekking op de totale behoefte, de ontwikkeling van de behoefte in de tijd en de precieze aard van de te ontwikkelen bedrijfsactiviteiten.

■ De Commissie acht het met name vanwege de onzekerheden ten aanzien van de uiteindelijke behoefte aan bedrijventerrein en de in het gebied aanwezige ecologische, landschappelijke en cultuurhistorische waarden van groot belang dat bij de verdere besluitvorming wordt aangegeven op welke wijze naar de mening van de provincie de fasering (in tijd en ruimte) van het bouwrijpmaken en van de terreinuitgifte^{12]} dient plaats te vinden.

3.2.2 Duurzame ontwikkeling

In §4.3.4^{13]} van het MER is een overzicht gegeven van maatregelen voor een duurzame inrichting van TPN. De maatregelen hebben betrekking op onderwerpen als energie, water, grond- en afvalstoffen, ruimtegebruik en transport.

In §6.2 van het Ontwerp Streekplanuitwerking geeft de provincie Limburg aan dat de gemeente Venlo de aanbevelingen uit het rapport *Duurzame ontwikkeling en Trade Port Venlo Noord* ter harte moet nemen. De Commissie onderschrijft deze aanbeveling uiteraard maar wijst er op dat de totstandkoming van een duurzaam bedrijventerrein een moeilijk proces is waarbij een actieve opstelling van alle betrokken partijen van groot belang is.

■ De Commissie is van mening dat de kansen voor een duurzame inrichting en beheer van TPN in belangrijke mate kunnen worden vergroot indien de mogelijkheden voor verdere milieuwinst in een vroegtijdig stadium, zo mogelijk tezamen met de op TPN potentieel te vestigen bedrijven, worden verkend. De Commissie adviseert om hierbij gebruik te maken van ketenanalyses voor met name de aspecten energie, water, afval, personenvervoer en goederenbehandeling inclusief opslag. De ketenanalyses kunnen worden ontwikkeld aan de hand van scenario's voor de invulling van het bedrijventerrein. Met behulp van de ketenanalyses kan inzicht worden verschaft in de potentieel te bereiken synergetische effecten op TPN. Aan de hand van het verkregen inzicht kunnen

12 Zie ook §3.5 van dit advies.

13 Pag. 64 e.v.

strategieën worden ontwikkeld voor zuinig ruimtegebruik, facility sharing en koppelingen tussen bedrijven in de voorgenoemde ketens.

3.3 Interne ontsluiting

Bij de opzet van het bedrijventerrein is uitgegaan van één terrein voor alle soorten activiteiten uit de 'industriële sector'. Hieruit is zowel de aansluiting op de A73 en de A67 als de interne verbinding tussen deze aansluitingen als noodzakelijk naar voren gekomen. De stapsgewijze verkenning van de mogelijkheden en de ontwikkeling van de alternatieven heeft uiteindelijk geleid tot een aangepast model Twins. Dit aangepaste model bestaat uit drie gespecialiseerde terreinen die relatief dicht bij de bestaande aansluitingen op het hoofdwegennet zijn gesitueerd. Aangezien tussen de specialistische terreinen weinig functionele samenhang bestaat, mag verwacht worden dat er slechts een geringe verplaatsingsbehoefte zal ontstaan. De verplaatsingsbehoefte die ontstaat, lijkt via het hoofdwegennet te kunnen worden afgewikkeld. Naast het ontbreken van een interne verplaatsingsbehoefte en het feit dat de interne verbinding leidt tot een ecologische barrière, bestaat het gevaar dat de interne verbinding als een kortsluitroute voor de A73 en de A67 zal gaan functioneren.

■ De Commissie adviseert ten behoeve van de definitieve vaststelling van de streekplanuitwerking te onderzoeken of het bedrijventerrein ook zonder interne verbinding kan functioneren. In het besluit zouden naar de mening van de Commissie de voordelen van een interne koppeling af gewogen moeten worden tegen de nadelen zoals het effect op de ecologische verbinding en het optreden van sluipverkeer. Indien de provincie van mening is dat het terrein niet zonder interne verbinding kan functioneren, dient te worden aangegeven op welke wijze de interne verbinding voor extern en doorgaand verkeer onaantrekkelijk zal worden gemaakt en in hoeverre reeds bij de aanleg kan worden voorzien in een onbelemmerende ecologische doorgang over of onder de weg door.

3.4 Relaties tussen TPN en (overige) logistieke activiteiten

In het MER en de ontwerp streekplanuitwerking wordt aangegeven dat ter bevordering van het vervoer van goederen per spoor van en naar TPN een spoor/weg overslagterminal zal worden gerealiseerd. In 2010 zal deze terminal naar verwachting 210.000 laadeenheden behandelen.

De Commissie heeft getracht zich een beeld te vormen van de mate waarin en de wijze waarop de geplande terminal zich verhoudt tot de aanwezige en geplande faciliteiten voor intermodaal transport in de directe omgeving van TPN. Daarbij is met name gekeken naar de plannen van de gemeente Venlo ten aanzien van de ontwikkeling van een binnenvaartterminal die direct verbonden zal worden met de ECT spoor/wegterminal en de mogelijke verschuiving op termijn van de afwikkeling van goederen van het centrale emplacement in Venlo naar de spoorwegterminal op TPN. De Commissie ervaart het daarbij als een handicap dat geen integraal beeld van de infrastructuur in de (wijdere omgeving) van TPN voorhanden is.

3.4.1

Resterende spoorcapaciteit

De Commissie constateert dat het MER voor TPN en de startnotitie van de gemeente Venlo voor de ontwikkeling van de binnenvaartterminal verschillende conclusies trekken ten aanzien van de resterende spoorcapaciteit op de lijn Venlo-Eindhoven. Het voornemen van de gemeente Venlo ten aanzien van de ontwikkeling van de binnenvaartterminal wordt in de startnotitie voor de binnenvaartterminal in belangrijke mate gemotiveerd vanuit het op korte termijn dreigende capaciteitstekort op de spoorlijn Venlo-Eindhoven. In het MER voor TPN wordt echter aangegeven dat een verdubbeling van het aantal goederentreinen op deze route geen problemen zal opleveren.

Uit informatie van de provincie Limburg blijkt dat de capaciteitsproblemen afhangen van de realisatie van de Betuweroute. Als gevolg van de Betuweroute zal een deel van het huidige spoorvervoer via Venlo verschuiven naar de Betuweroute. Verder heeft de Commissie begrepen dat de spoor/wegterminal pas tot ontwikkeling zal worden gebracht na realisatie van de Betuweroute en nadat de bestaande spoor/wegterminal van ECT in Venlo haar capaciteitsplafond heeft bereikt.

- De Commissie adviseert de provincie Limburg in de streekplanuitwerking aan te geven onder welke voorwaarden de spoor/wegterminal bij TPN tot ontwikkeling zal worden gebracht.

3.4.2

Overslag van gevaarlijke stoffen

In het MER wordt aangegeven dat een verschuiving van rangeeractiviteiten van het centrale emplacement in Venlo naar de TPN terminal op de langere termijn niet moet worden uitgesloten. Volgens cijfers uit het PAGE-project¹⁴⁾ wordt momenteel via het centrale emplacement een groot aantal ketelwagens met gevaarlijke stoffen (deels na rangeeractiviteiten) vervoerd. Het emplacement van Venlo verwerkt meer eenheden gevaarlijke stoffen dan enig ander emplacement in Nederland. De Commissie constateert dat in het MER onvoldoende is aangegeven wat de akoestische, veiligheids- en ruimtelijk consequenties zijn indien deze activiteiten geheel of gedeeltelijk verschuiven naar de TPN terminal.

- De Commissie adviseert ten behoeve van de verdere besluitvorming na te gaan welke milieuconsequenties verbonden zijn aan een eventuele toekomstige verwerking van de eenheden gevaarlijke stoffen door de TPN terminal. Besteedt daarbij aandacht aan de inrichting en het operationele beheer van de terminal, de consequenties van verplaatsing voor de ruimtebehoefte voor (extra) veiligheidsvoorzieningen, de toegankelijkheid van de terminal ten behoeve van rampenbestrijding en hulpverlening, beschikbaarheid van bluswateropvang, en dergelijke.

3.4.3

Aansluiting van TPN op de binnenvaartterminal

Op pagina 19 van het MER hoofdrapport wordt voor de nadere uitwerking van de aansluiting van TPN op de aan te leggen binnenvaartterminal verwezen naar § 3.4. Deze paragraaf zegt echter niets over de aansluiting. Het meest plausibel is dat lading die per binnenvaart vervoerd gaat worden (dan wel per binnenvaart aankomt met bestemming TPN) per vrachtauto tussen de binnenvaartterminal en de betreffende locatie op TPN zal worden vervoerd.

14 Project Plan van Aanpak Gevaarlijke Stoffen Emplacementen.

- De Commissie adviseert te bezien welke belasting van de verkeersroutes richting de poort van de binnenvaartterminal er door dit vrachtverkeer op kan treden en zo nodig voor de facilitering van deze stroom voorzieningen te treffen.

3.5

Grondwaterwinning

In het MER wordt er van uitgegaan dat de grondwaterwinning door het pompstation Californië tot 2004 ca. 3 miljoen m³ zal bedragen, daarna zal de winning afnemen tot ca. 2,5 miljoen m³. In het ontwerp streekplan wordt aangegeven dat de WML heeft besloten dat de winning in 2013 wordt beëindigd.

Aangezien de uitgifte van terreinen vooral plaatsvindt in de periode 2005-2010 zal gedurende een periode van 10 jaar sprake zijn van een combinatie van grondwaterwinning en aanleg en gebruik van (een deel) van het bedrijventerrein. Deze situatie kan leiden tot een onvoldoende beschermingsniveau van de grondwaterwinning.

- De Commissie adviseert ten behoeve van de verdere besluitvorming te onderzoeken of de aanleg van het bedrijventerrein zodanig gefaseerd plaats kan vinden dat rekening wordt gehouden met de afbouw van de grondwaterwinning en het daarbij behorende kleiner wordende beschermingsgebied.

BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies over het
milieueffectrapport Logistiek
Knooppunt Trade Port Noord,
Venlo

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 24 februari 1999 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
Ingediend op:	21 MAART 1999
Nummer:	238-99
Wakker:	888-651/1-74 ERK
Inzake naar:	Ke/Sc/pres/bib/...



Provincie
Limburg

Gedeputeerde
Staten

Aan
De commissie MER
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

Hoofdgroep : RGV/RB
Faxnr. : (043) 389 79 77
Oms kenmerk : 99/8328
Bijlage(n) : 8

Behandeld : T. Mineur
Doorkiesnr. : (043) 389 70 19
Uw kenmerk :
Maastricht : 24 februari 1999

Onderwerp

MER Trade Port Noord en de ontwerp-Streekplanuitwerking Venlo - Trade Port Noord.

Hierbij delen wij u mede dat op 9 februari 1999 door ons college het ontwerp van de Streekplanuitwerking Venlo - Trade Port Noord met het bijbehorend milieu-effectrapport (MER) is vastgesteld.

De streekplanuitwerking, het milieu-effectrapport en de bijbehorende stukken worden van 1 maart 1999 tot en met 26 april 1999 ter inzage gelegd op de in de bijgevoegde bekendmaking genoemde plaatsen en wijze. De bekendmaking zullen wij doen plaatsnemen in de Staatscourant, de regionale dagbladen Limburgs Dagblad en Dagblad De Limburger en het Duitse dagblad Rheinische Post. De openbare hoorzitting voor het maken van opmerkingen over de streekplanuitwerking en het MER zal plaatsvinden op 22 april 1999 om 20.00 uur in het gemeentehuis te Grubbenvorst.

Wij verzoeken u overeenkomstig het gestelde in artikel 7.26 van de Wet milieubeheer advies uit te brengen over het milieu-effectrapport.

Gedeputeerde Staten van Limburg,
namens dezen,
het hoofd van de afdeling
Ruimtelijk Beleid van de hoofdgroep
Ruimte, Groen en Verkeer,


ir. F.R.B. van den Bergh

S v.p. bij beantwoording
datum en nummer
vermelden

Bezoekadres:
Limburglaan 10
Maastricht
Hollandwyck

Postadres:
Postbus 5700
6202 MA Maastricht
tel. (043) 389 99 99
fax (043) 361 80 99

bankrekening ING
87 94 11 372
postrekening
1060741

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de ter inzagelegging van het MER in Staatscourant nr. 40 d.d. 26 februari 1999



**Provincie
Limburg**

Bureau Bibliotheek
Postbus 5700
6202 MA Maastricht
tel. 043-3897382
<http://www.limburg.nl>

mededeling
M 60/08-99

Streekplanuitwerking Venlo-Trade Port Noord en Mer

Gedeputeerde Staten van Limburg maken bekend dat zij het ontwerp voor de Streekplanuitwerking Venlo-Trade Port Noord met het bijbehorend MER-Trade Port Noord hebben vastgesteld. De streekplanuitwerking vloeit voort uit het Streekplan Noord- en Midden-Limburg van 1994. Bij de vaststelling van dat plan is besloten om voor de verdere ontwikkeling van het logistieke knooppunt een planuitwerking op te stellen. Het plangebied valt voor het grootste deel binnen de gemeenten Venlo en Grubbenvorst en voor een kleiner deel binnen de gemeenten Sevenum en Maasbree. Het plan voorziet in totaal in bruto 260 ha aan nieuw bedrijventerrein (voor een belangrijk deel in het segment transport en distributie). Voortbouwend op de conclusies van het MER is gekozen voor een tweezijdige ontwikkeling, waarbij zowel aansluitend op de A67 als op de A73 bedrijventerreinen worden gesitueerd. De door het plangebied lopende Provinciale Ecologische Structuur wordt versterkt.

Terinzagelegging

Overeenkomstig de Wet op de Ruimtelijke Ordening (artikel 4a, 3e en 4e lid) en paragraaf 3.5.6 van de Algemene wet bestuursrecht wordt het ontwerp voor de Streekplanuitwerking Venlo-Trade Port Noord ter inzage gelegd. Vanwege de samenhang wordt gelijktijdig het MER-Trade Port Noord met toepassing van artikel 7.20 lid 2 Wet milieubeheer ter inzage gelegd. De stukken liggen gedurende 8 weken, van 1 maart tot en met 26 april 1999, voor iedereen ter inzage en wel: - in het Gouvernement te Maastricht (Bibliotheek) tijdens kantooruren van 8.30 uur tot 16.30 uur; - in de gemeentehuizen van Horst, Grubbenvorst, Maasbree, Sevenum en Venlo op de aldaar gebruikelijke plaatsen en tijden. Gedurende genoemde termijn kan iedereen zijn of haar bedenkingen tegen het ontwerp voor de streekplanuitwerking kenbaar maken. Op het MER kunnen binnen dezelfde termijn schriftelijke reacties ingediend worden. Bedenkingen en reacties moeten worden toegezonden aan: Gedeputeerde Staten van Limburg, ter attentie van afdeling Ruimtelijk Beleid, Postbus 5700, 6202 MA Maastricht. U wordt verzocht te vermelden of de reactie betrekking heeft op het ontwerp voor de streekplanuitwerking of op het MER. Degene die schriftelijk bedenkingen inbrengt kan verzoeken dat zijn of haar persoonlijke gegevens niet worden vermeld.

Hoorzitting

Voor degenen die er prijs op stellen nader te worden gehoord of van gedachten wens te wisselen over streekplanuitwerking en/of MER vindt op 22 april op het gemeentehuis te Grubbenvorst om 20.00 uur een openbare hoorzitting plaats. De mondelinge reacties worden in een verslag vastgelegd.

Verdere procedure

De ingebrachte bedenkingen en inspraakreacties worden betrokken bij de uiteindelijk vast te stellen streekplanuitwerking. In het plan wordt aangegeven welke onderdelen vatbaar zijn voor beroep. Tegen deze onderdelen is na de vaststelling van de streekplanuitwerking beroep mogelijk bij de Arrondissementsrechtbank te Maastricht en vervolgens bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.



VERGEET NIET TE STEMMEN!
3 MAART PROVINCIALE STATENVERKIEZINGEN

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg, Afdeling Ruimtelijke Beleid van de hoofdgroep Ruimte, Groen en Verkeer

Bevoegd gezag: Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg, Afdeling Milieu en Water

Besluit: uitwerking van het streekplan Noord- en Midden Limburg

Categorie Besluit m.e.r.: C 20.1

Activiteit: De provincie Limburg heeft het voornemen om invulling te geven aan de in het Streekplan Noord- en Midden-Limburg (1994) genoemde ontwikkelingen voor uitbreiding van het logistiek en industrieel knooppunt Venlo. Binnen een zoekgebied van 750 ha, gelegen ten noordwesten van Venlo, ingesloten tussen de spoorlijn naar Nijmegen en de autosnelweg naar Eindhoven, zal, onder de naam Trade Port Noord, Venlo (TPN), een bedrijventerrein van 200 ha netto worden gerealiseerd.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 29 mei 1997

richtlijnenadvies uitgebracht: 1 september 1997

richtlijnen vastgesteld op: 14 oktober 1997

toetsingsadvies uitgebracht op: 31 mei 1999

Samenstelling van de werkgroep:

dr.ir. G. Blom (voorzitter toetsingsfase)

prof.dr.ir. R.E.C.M. van der Heijden

ir. J.E.M. Lax

drs. J.A.A.M. Leemans

ir. A.G. Posthumus

ir. E.Ph.J. de Ruitter

ir K.H. Veldhuis (voorzitter richtlijnenfase)

Secretaris van de werkgroep: drs. P.A. Kee.

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
19.	19990420	Fam. Heuckeroth	Grubbenvorst	19990506
20.	19990420	Staatsbosbeheer	Roermond	19990506
21.	19990423	A.H.M. Lenders	Blerick	19990506
22.	19990421	J. Coenders	Hörst	19990506
23.	19990421	H. In 't Zandt	Grubbenvorst	19990506
24.	19990421	Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Noord- en Midden-Limburg	Roermond	19990506
25.	19990421	J. Coopmans	Grubbenvorst	19990506
26.	19990420	J.H. Lucassen	Grubbenvorst	19990506
27.	19990421	Smit & Winnubst advocaten, namens P. Brom	Vught	19990506
28.	19990421	P. Bouten & K. Linssen	Grubbenvorst	19990506
29.	19990422	Stichting Rechtsbijstand, namens F.P.E. Gijsen	Roermond	19990506
30.	19990422	Het dagelijks bestuur van het waterschap Peel en Maasvallei	Venlo	19990506
31.	19990422	Stichting Rechtsbijstand, namens H.P.E.M. Titulaer	Roermond	19990506
32.	19990423	Burgemeester en Wethouders van Grubbenvorst	Grubbenvorst	19990506
33.	19990423	Stichting Rechtsbijstand, namens J.T.G. Cox	Roermond	19990506
34.	19990423	Stichting Milieufederatie Limburg	Sittard	19990506
35.	19990423	Stichting Rechtsbijstand, namens Fam. Leyser	Roermond	19990506
36.	19990423	Stichting Rechtsbijstand, namens H.F.M. Verhaegh	Roermond	19990506
37.	19990423	Stichting Rechtsbijstand, namens P.M. Gijsen	Roermond	19990506
38.	19990423	Stichting Rechtsbijstand, namens P.H.T. In 't Zandt	Roermond	19990506
39.	19990423	B.V. Buro voor Onteigeningszaken van den Ende/mr. Schubad, namens Fam. Hermans	Toldijk	19990506

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	19990419	Van Boven & Van der Bruggen Advocaten, namens Fam. Wijnhoven	Roermond	19990423
2.	19990419	Stichting Rechtsbijstand, namens S.G.H. Simons	Roermond	19990423
3.	19990415	NS Railinfrabeheer B.V.	Utrecht	19990423
4.	19990415	N.V. Rotterdam-Rijn Pijpleiding Maatschappij	Den Haag	19990423
5.	19990413	M.R. Stassen	Venlo	19990423
6.	19990912	Namens de buurtbewoners J.A.J. Sanders	Grubbenvorst	19990423
7.	-----	Gemeenteraad van Grubbenvorst	Grubbenvorst	19990423
8.	19990409	Limburgse Land- en Tuinbouwbond	Roermond	19990423
9.	19990414	Burgemeester en wethouders van Sevenum	Sevenum	19990423
10.	19990406	J.J.M. Bruinen	Grubbenvorst	19990423
11.	19990406	Kwekerij de Menhir CV	Grubbenvorst	19990423
12.	19990406	J.J.M. Bruinen	Grubbenvorst	19990423
13.	19990326	J.A.J. Sanders	Grubbenvorst	19990423
14.	19990318	Schutterij St. Jan	Grubbenvorst	19990423
15.	19990419	Ministerie van Verkeer en Waterstaat	Maastricht	19990423
16.	19990408	Stichting Rechtsbijstand, namens Maatschap Van Rens-Smedts	Roermond	19990423
17.	19960906	Namens de buurtbewoners J.A.J. Sanders	Grubbenvorst	19990423
18.	19990421	Stichting Rechtsbijstand, namens M.J. G. Claassens	Roermond	19990506

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
62.	19990423	Offermans advocaten, namens W.M.L. van der Sterren	Grubbenvorst	19990506
63.	19990423	Offermans advocaten, namens J. Hendrix	Grubbenvorst	19990506
64.	19990423	Offermans advocaten, namens H. Seegers	Grubbenvorst	19990506
65.	19990423	Offermans advocaten, namens W. Driessen	Grubbenvorst	19990506
66.	19990423	Offermans advocaten, namens T.W. Aerts-Nabben	Grubbenvorst	19990506
67.	19990423	Offermans advocaten, namens H.T.G. Coenen	Grubbenvorst	19990506
68.	19990423	Offermans advocaten, namens P.J.H. van Dreumel	Grubbenvorst	19990506
69.	19990423	Offermans advocaten, namens P. Zanders	Grubbenvorst	19990506
70.	19990423	Offermans advocaten, namens H.J. Peelen	Grubbenvorst	19990506
71.	19990422	Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij	Eindhoven	19990506

